

бор в создании альянса с другими государствами, в том числе и с Китаем.

И. Э. Гимади,
Н. Н. Нестерова

Институт экономики УрО РАН
(Екатеринбург)

ФОРМИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНО- ЛОГИСТИЧЕСКОГО КОМПЛЕКСА УРАЛА В СИСТЕМЕ ТОРГОВО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ С ЕВРОПЕЙСКИМ СОЮЗОМ

В условиях глобализации современной экономики развитие всесторонних внешнеэкономических связей — необходимая предпосылка полной реализации потенциала любой территории. Общеизвестно, что важнейшей частью и уникальным преимуществом экономического потенциала Уральского федерального округа (УрФО) является его транзитное экономико-географическое положение на границе между крупнейшими экономико-политическими регионами мира: с одной стороны, Евро-Атлантическим сообществом, а с другой стороны, Азиатско-Тихоокеанским.

К сожалению, доля стран ЕС в общем объеме торгово-экономических отношений со Свердловской областью как одним из ведущих субъектов УрФО снижается (см. таблицу).

Среди многих причин, влияющих на снижение внешнеторгового оборота Свердловской области со странами ЕС, можно выделить одну из важнейших проблем — создание соответствующей международным стандартам транспортно-логистической инфраструктуры, обслуживающей торгово-экономические отношения. В данном случае мы говорим не просто о транспортной инфраструктуре региона, а именно о его транспортно-логистическом комплексе (ТЛК).

Содержание ТЛК в регионе подразумевает взаимосвязанное функционирование транспортного комплекса региона и региональной логистической системы. Исходя из этого, регио-

Таблица

**Внешнеторговый оборот Свердловской области (1998–2001 гг.),
тыс. дол. США***

Страны	1998	1999	2000	2001
Страны ЕС	1076121,31 31,51 %**	1046222,62 39,5 %	1043518,09 33,2 %	1008208,99 27,9 %
США	396797,48 13,83 %	498322,64 18,8 %	645652,79 20,57 %	905869,16 25,08 %
Другие страны	1395436,36 54,66 %	1103254,27 41,7 %	1448549,74 46,23 %	1.697462,31 47,02 %
Итого	2868.355,15 100 %	2647799,53 100 %	3137720,62 100 %	3611540,46 100 %

* По данным ГТК РФ.

** Доля в общем объеме внешнеторгового оборота области.

нальный ТЛК можно определить как совокупность предприятий, осуществляющих на всех видах транспорта на территории региона перевозочную и транспортно-экспедиционную деятельность, проектирование, строительство, ремонт и содержание железнодорожных путей, автомобильных дорог и сооружений на них, трубопроводов, работы, связанные с обслуживанием судоходных гидротехнических сооружений, водных и воздушных путей сообщения, с проведением научных исследований и подготовкой кадров, а также предприятия, изготавливающие транспортные средства, и вспомогательные логистические партнеры по транспортировке. В случае если экспедиторы не выполняют соответствующие функции самостоятельно, то к числу вспомогательных логистических партнеров по транспортировке, по определению В. И. Сергеева¹, относят страховые, охранные, информационные фирмы и компании, банки и другие финансовые учреждения, предприятия по грузопереработке,

¹ См.: *Сергеев В. И. Логистика в бизнесе: Учеб. М., 2001.*

затариванию, упаковке, грузовые терминалы, а также специализированных агентов и брокеров.

В международной практике к транспортно-логистической инфраструктуре относят²:

- терминалы и транспортные узлы (вокзалы, порты, аэропорты);

- связывающую узлы инфраструктуру (дороги, железнодорожные и морские пути, воздушные трассы);

- центры получения и обработки информации о циркуляции движения;

- отношения с клиентами (агентства, системы резервирования билетов, оформления накладных, установления тарифов и т. п.).

Именно такой системный подход к определению и анализу транспортно-логистической инфраструктуры, обеспечивающей бесперебойное и высокоэффективное обслуживание торгово-экономических связей, стал доминирующим как в организации менеджмента, так и в теоретических исследованиях.

Интересно рассмотреть происхождение и взаимосвязь транспортной и логистической компоненты в рамках ТЛК некоторых европейских стран. Например, в Великобритании именно логистическая инфраструктура, возникшая по инициативе отдельных предприятий, способствовала развитию транспортной системы как своей подотрасли. В Германии развитие сектора транспорта и логистики происходило независимо друг от друга, в то время как во Франции этот процесс происходил в два этапа. В 80-е гг. доминирующей тенденцией в создании инфраструктуры для сельскохозяйственного производства было создание собственных логистических платформ, включая подразделения транспорта, специализирующиеся на прокате транспортных средств. Тенденция поменялась, когда промышленные предприятия также стали использовать логистические фирмы и транспортные компании как субподрядчиков.

В России на современном этапе логистическая инфраструктура в основном развивается на базе транспортных организаций, которые берут на себя функции экспедиторов, а также

² См.: *Bauchet P.* Les transports mondiaux, instrument de domination // *Economica*. P., 1998.

пытаются предоставить клиенту весь комплекс дополнительных услуг. В то же время на предприятиях начинают осознавать необходимость и актуальность создания логистических служб и отделов. Следовательно, развитие логистической инфраструктуры идет еще и с этой стороны.

На данном этапе с уверенностью можно говорить о том, что транспортный комплекс УрФО давно сформирован, а формирование региональной логистической системы находится лишь на начальном этапе развития.

Сегодня транспортный комплекс УрФО представлен более чем 49,0 тысячами субъектов. Из них 85,3 % негосударственной формы собственности. Все более активные позиции на рынке транспортных услуг начинают занимать индивидуальные предприниматели (21 558, или 44 % от общего количества). Структура грузооборота по видам транспорта и территориям УрФО имеет ярко выраженную специфику. В 2000 г. доли областей, входящих в состав округа в общем грузообороте УрФО выглядели следующим образом: Тюменская (включая ХМАО и ЯНАО) — 76,6 %, Свердловская — 15,6 %, Челябинская — 4,7 %, Курганская — 3,1 %. По видам транспорта доминирующую роль играют трубопроводный (73,7 %) и железнодорожный транспорт (25,4 %). Доля автомобильного транспорта в грузообороте не превышает 1 %, воздушного — 0,1 %³.

Железнодорожные перевозки в УрФО осуществляются Свердловской и Южно-Уральской железными дорогами. Государственное предприятие «Свердловская железная дорога» включает 489 станций, 33 локомотивных и вагонных депо, 40 вокзалов и охватывает территорию Свердловской, Пермской, Тюменской областей и Ямало-Ненецкого и Ханты-Мансийского автономных округов. Территория Челябинской, Оренбургской и Курганской областей обслуживается Южно-Уральской железной дорогой.

Уральскому окружному межрегиональному территориальному управлению воздушного транспорта подведомственна

³ См.: Основные направления реализации государственной транспортной политики в Уральском федеральном округе / Аппарат полномочного представителя Президента Российской Федерации в УрФО; Центр экономического планирования и прогнозирования УрФО. Екатеринбург, 2001.

территория Курганской, Свердловской и Челябинской областей. Здесь осуществляют свою деятельность 15 авиапредприятий и авиакомпаний различных форм собственности и направлений деятельности, а также 25 аэропортов, из которых 5 являются базовыми, а 3 имеют статус международных.

Автомобильный транспорт занимает лидирующее положение в осуществлении массовых грузовых и пассажирских перевозок (более 70 % от общего объема перевозок). Эти перевозки в целом по региону выполняют 40 000 предприятий и организаций различных форм собственности. Координацию международных автомобильных перевозок осуществляет Ассоциация международных автомобильных перевозчиков.

Общая протяженность судоходных речных коммуникаций округа составляет 11,4 тысячи километров, их обслуживают ОАО «Обь-Иртышское речное пароходство», Тюменский речной порт, Тобольский речной порт, Салехардский речной порт и Ханты-Мансийский речной порт.

Поскольку на территории УрФО добывается 70 % российской нефти, необходимо отметить роль трубопроводного транспорта в структуре ТЛК региона. Он представлен Единой газотранспортной системой «Газпрома», Единой нефтетранспортной системой АК «Транснефть», нефтепродуктоводами и местными газопроводами, снабжающими попутным газом газоперерабатывающие заводы.

В качестве примеров логистической составляющей комплекса можно назвать несколько грузовых складских терминалов на территории округа (ООО «Русская логистическая служба», ЗАО «Востокнефтегазстройкомплект»), а также некоторые транспортно-экспедиционные фирмы (ООО «Русская логистическая служба», ООО «Автотэп-Р» и др.⁴). Таким образом, развитие данной инфраструктуры, т. е. контейнерных площадок, складских и перегрузочных мощностей, подъездных путей, является для региона актуальной задачей.

Настоятельность решения этой задачи определяется еще и необходимостью интеграции ТЛК региона в глобальную логистическую систему. Приоритетность такого развития очевидна.

⁴ См.: Услуги автоперевозчиков и экспедиторских фирм // Деловой квартал. 2001. 22 февр.

на: с продлением международного транспортного коридора № 2 до г. Екатеринбурга активизируются взаимовыгодные международные перевозки между странами ЕС и российскими партнерами: первые получают прямой выход на Транссибирскую магистраль, что значительно сокращает и удешевляет перевозку грузов из стран Европы в Азию, для российских партнеров это будет содействовать привлечению на национальные транспортные коммуникации международных транзитных потоков, расширению внешнеторговых связей региона, а также развитию местных производителей, обслуживающих данный сектор.

Вместе с тем необходимо учитывать реальные трудности этого процесса. Они обусловлены как внутренними причинами (несовершенство правового режима, качества менеджмента и т. д.), так и внешними, вытекающими из различий уровня развития транспортно-логистической инфраструктуры.

Сегодня, например, актуальной тенденцией формирования европейских транспортно-логистических систем является дерегулирование транспорта, заключающееся в принятии серии законов, направленных на сокращение государственного сектора на транспорте, снятие транспортных барьеров, координацию работы различных видов транспорта, улучшение транспортного сервиса, снижение цен и тарифов, создание эффективных систем коммуникации и контроля. В наших же условиях дерегулирование транспортных монополий (в первую очередь МПС, электропередающих систем, трубопроводного транспорта) пока не вышло за рамки общих мероприятий по обсуждению необходимости такого дерегулирования. В то же время осталось немало торговых, финансовых, таможенных и других барьеров, препятствующих развитию глобальных транспортных и логистических систем и имеющих существенное значение для взаимодействия транспортно-логистических комплексов России и УрФО, в том числе и стран ЕС.

Помимо этих барьеров, осложняют интеграционные процессы в сфере ТЛК такие факторы:

- различие в государственном регулировании и государственной политике по формированию, развитию и контролю функционирования ТЛК;

- актуальное состояние транспортного парка и обслуживающей инфраструктуры российских комплексов;

- различие в стандартах качества, предъявляемых к перевозке и процессу ее организации;
- технологические проблемы (ширина колеи на некоторых участках);
- соблюдение и соответствие экологических норм и стандартов.

В 1995 г. был разработан и принят ряд качественных критериев, которым должны соответствовать определенные объекты инфраструктуры для их включения в ТЛК любой европейской страны⁵. Выделяют 3 основные группы:

1. Критерии качества обслуживания устанавливают, что любые объекты транспортно-логистической инфраструктуры разных стран должны, как минимум, обладать унифицированными техническими характеристиками.

1.1. Технические характеристики (например, минимальное расстояние между железнодорожными рельсами должно быть от 4 до 4,20 м; минимальное количество полос для автодорог — 2×2 ; время простоя на границе для специальных машин — не более 15 мин, для автобусов и поездов — не более 30 мин, для пассажирских машин и грузового транспорта — не более 60 мин).

1.2. Окружающая среда, энергетика и безопасность на транспорте. (Критерии по охране окружающей среды прописаны в «Зеленой книге Комиссии Европейского сообщества», где в частности, указано, что объект инфраструктуры должен вписываться в окружающий пейзаж и не разрушать историческое наследие региона, а также учитывать загрязнение атмосферы и распространение звуковых эффектов от его функционирования. Критерии обеспечения безопасности, к примеру, на автостраде устанавливают лимит смертности или ранений на километр.)

1.3. Интенсивность движения (к примеру, рассматривается способность объекта инфраструктуры избегать образования узких мест и уменьшать перегрузы, таким образом уменьшая время доставки и, следовательно, стоимость перевозки).

2. Критерии связности коммуникаций, а также институциональные ограничения.

⁵ См.: Infrastructures de transport dans les pays d'Europe centrale et orientale. Critere de choix et financement // CEMT. 1995. Paris CEDEX, France.

2.1. Интеграция в уже существующие сети (новый объект должен вписываться в уже существующую структуру связей и коммуникаций).

2.2. Связи между пунктами (целью является установление необходимости создания такой коммуникации).

2.3. Мультиmodalность коммуникации (инвестиционная оценка объекта при учете альтернатив, предлагаемых другим средством транспортировки, а также его взаимодействие с дополняющими структурами для определения всех преимуществ и недостатков).

2.4. Отношение общественности к строительству и появлению данного объекта.

3. Критерии рентабельности.

3.1. Экономическая и финансовая рентабельность (оценивается необходимость в объекте, эффективность его деятельности и осуществимость).

3.2. Социоэкономическая рентабельность (доступность объекта, освоенность пространства вокруг него).

Очевидно, что сегодня транспортно-логистический комплекс УрФО в полной мере не соответствует вышеперечисленным критериям. Конечно, при развитии транспортно-логистической инфраструктуры региона нельзя забывать о специфике ее функционирования в российских условиях (исторически сложившуюся разницу в технических нормах, размеры территорий, экономические условия и т. д.). Тем не менее для дальнейшего развития торгово-экономических связей с европейскими государствами ТЛК УрФО должен хотя бы частично соответствовать данным критериям. Это будет способствовать развитию самого комплекса, повысит доверие иностранных партнеров, а также увеличит объем иностранных инвестиций в региональную экономику.

В заключение подчеркнем: существует тесная взаимосвязь развития торгово-экономических отношений и функционирования транспортно-логистического комплекса региона. С одной стороны, международные экономические отношения порождают необходимость создания ТЛК региона, а с другой стороны, их интенсивность и эффективность существенно зависят от его развития и качества обслуживания. И если эта взаимосвязь в полной мере реализуется, экономика получает мульти-

пликативный эффект: чем интенсивнее торгово-экономические отношения, тем больше необходимость в создании соответствующего ТЛК, а чем более качественные услуги предлагает ТЛК региона, тем больше будет приток в него иностранных инвестиций и товаров.

Е. Г. Шаблова

Уральский технический университет
(Екатеринбург)

**НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ГАРМОНИЗАЦИИ
ГРАЖДАНСКОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
С НОРМАМИ МЕЖДУНАРОДНОГО ПРАВА
В СФЕРЕ РЫНКА УСЛУГ**

Значительный сектор мировой торговли охватывает рынок услуг. Международная статистика свидетельствует, что торговля услугами является одним из наиболее быстрорастущих секторов мирового хозяйства.

Так, по данным статистики платежного баланса Международного валютного фонда, динамика мирового экспорта услуг (в млрд дол.) следующая¹:

	1988	1990	1994	1996
Все виды услуг	653,2	853,0	1100	1260

Причем оборот услуг растет более высокими темпами по сравнению с внешней торговлей товарами.

В ряду причин такого роста экономисты, занимающиеся проблемами мировой экономики, отмечают резкое снижение транспортных издержек, что увеличило мобильность исполни-

¹ См.: Международные экономические отношения: Учеб. / Под общ. ред. В. Е. Рыбалкина. М., 1998. С. 124. Ссылка на: Balance of Payments Statistics Yearbook. IMF, Wash., 1995.